

Affaires publiques et régulation · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berne 65

Office fédéral de l'environnement (OFEV)  
3003 Berne

Par e-mail à: [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

Berne, le 1er avril 2022

## **Révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>**

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous permettre de prendre position au sujet de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Les CFF se félicitent que le Conseil fédéral ait préparé rapidement un nouveau projet après la votation populaire de juin 2021.

Le secteur ferroviaire joue un rôle essentiel dans l'atteinte des objectifs climatiques de l'Accord de Paris par la Suisse. Avec leur stratégie visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2030, les CFF entendent réduire de manière significative leurs émissions de gaz à effet de serre afin d'être climatiquement neutres dès 2030. Les CFF soutiennent les grandes lignes de la présente révision et font part des commentaires ci-après.

### **1. Transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs**

Les CFF saluent l'introduction du nouvel art. 37a relatif au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs. Comme l'indique le rapport explicatif consacré à la loi, l'encouragement met l'accent sur le développement des liaisons par trains de nuit. Les CFF approuvent cette orientation et considèrent également que les trains de nuit présentent un potentiel direct inégalé pour le transfert du trafic aérien vers le rail. En revanche, les CFF voient d'un œil critique une limitation des aides financières d'ici à la fin 2030. En supposant que les conditions-cadres économiques restent les mêmes, les transports par trains de nuit ne s'autofinanceront pas, même après 2030. Les CFF proposent donc de ne pas prévoir de limitation dans le temps pour le financement. Ceci renforcerait aussi – y compris au-delà de 2030 – la condition visée à l'art. 37a, al. 3, let. a, qui instaure la possibilité d'exiger que l'offre soit proposée durant plusieurs années. L'introduction d'une offre déficitaire, dont le financement n'est plus garanti au bout de quelques années d'exploitation, complique les investissements dans du nouveau matériel roulant de qualité, coûteux à l'acquisition et présentant une durée d'utilisation longue d'au moins 25 ans. La qualité de l'offre en pâtit

**CFF SA**  
Affaires publiques et régulation  
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berne 65 · Suisse  
[meier.bernhard@sbb.ch](mailto:meier.bernhard@sbb.ch) / [www.cff.ch](http://www.cff.ch)

considérablement. Or, seule une offre de haut niveau qualitatif permettra de transférer le trafic avec un maximum d'efficacité.

Le plafonnement à un montant de 30 millions de francs par an fixé à l'al. 1 est suffisant pour la première étape d'aménagement, conformément aux plans des CFF déjà communiqués. Si le développement de l'offre par trains de nuit est poursuivi, il faudra prévoir une augmentation du financement.

**Proposition:** l'art. 37a, al. 2, doit être supprimé sans remplacement.

## **2. Conversion des locomotives diesel ou acquisition de nouvelles locomotives électriques hybrides**

CFF Cargo possède 75 locomotives de manœuvre (45 Am 843 et 30 Eem 923) et loue 12 locomotives hybrides (H3, diesel-batterie). La flotte des Am 843 émet environ 10 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, celle des Eem 923 quelque 600 tonnes.

- Une conversion de la flotte des Am 843 n'est pas judicieuse compte tenu de la complexité technique qu'elle représente et de l'âge avancé des véhicules (dernier tiers du cycle de vie). Seul un remplacement est envisageable. CFF Cargo examine le remplacement par des locomotives électriques hybrides (pantographe-batterie) à l'horizon de mise en œuvre 2029/2030. Ces véhicules coûtent env. 4 millions de francs l'unité.
- La flotte des Eem 923 se trouve dans le premier tiers de son cycle de vie et présente des conditions nettement plus favorables en termes de transformation technique, étant donné que ce type de locomotive dispose déjà d'un pantographe. À moyen terme, une conversion de ces véhicules est visée, ce qui serait conforme à l'esprit du projet.

Il est essentiel que l'objectif de réduction du CO<sub>2</sub> soit encouragé par un investissement dans des technologies hybrides, indépendamment du mode opératoire choisi (transformation de véhicules existants ou mise au rebut anticipée et achat ou location de nouveaux véhicules hybrides).

Seul un financement initial au début du cycle d'investissement permettra à CFF Cargo d'éliminer les véhicules avant leur fin de vie ou de les soumettre à d'importantes mesures de transformation, et par là même d'économiser 10 600 tonnes de CO<sub>2</sub>.

**Proposition:** l'art. 41a doit être complété comme suit.

Art. 41a Encouragement des technologies de propulsion neutres s'agissant des émissions de CO<sub>2</sub> dans les transports publics par la route, dans la navigation et pour les locomotives

...

1 Dans les transports publics par la route, et dans la navigation publique et pour les locomotives, la Confédération peut .... [reste du texte sans modification].

### 3. Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)

Les CFF font remarquer que l'exonération complète de la RPLP pour les véhicules à propulsion électrique n'est pas proportionnée. L'idée de base sous-jacente à la RPLP est de couvrir les coûts externes du trafic des poids lourds. Les véhicules à propulsion électrique génèrent également des coûts externes qui ne sont pas couverts, p. ex. des coûts liés au bruit et à l'espace nécessaire. En outre, de tels véhicules bénéficient d'une exemption de l'impôt sur les huiles minérales, car ils ne disposent pas de moteur à combustion. Ils contournent donc déjà la participation financière aux coûts d'infrastructure.

Par conséquent, nous approuvons explicitement le fait que l'exonération de la RPLP soit limitée jusqu'à la fin 2030. Nous reconnaissons que les poids lourds à propulsion électrique occasionnent moins de coûts externes et doivent donc être encouragés sur une durée limitée. Il est dès lors proportionné d'exonérer *partiellement* de la RPLP les poids lourds fonctionnant à l'électricité. Du reste, seule une exonération partielle est conciliable avec le mandat du Parlement, qui parle clairement d'une «réduction de l'obligation de RPLP» (et non d'une exonération intégrale) dans la motion 19.431 qu'il a adoptée. Le montant de l'exonération peut être fixé ultérieurement dans l'ordonnance concernant une redevance sur le trafic des poids lourds, qui règle actuellement le montant de la RPLP.

Proposition: l'art. 4, al. 1bis, du projet de LRPL doit être modifié comme suit.

Les véhicules dont la source de propulsion est exclusivement l'électricité ou l'hydrogène sont partiellement exonérés jusqu'au 31 décembre 2030.

### 4. Encouragement des bornes de recharge pour les véhicules électriques

Les CFF se réjouissent du soutien prévu pour l'installation de bornes de recharge destinées aux véhicules électriques dans les immeubles d'habitation, les entreprises et sur les places de stationnement publiques. Les investissements dans le système d'alimentation électrique présentent une faible rentabilité et les coûts y afférents ne sont couverts que sur une très longue période d'amortissement. Au cours des cinq prochaines années, les CFF investiront

un montant de 9 millions de francs dans le développement de l'installation de bornes de recharge, ces investissements profitant à la collectivité et permettant à la population d'accéder à l'infrastructure nécessaire.

Les CFF prévoient les projets de développement suivants:

- dans leurs objets loués existants (immeubles d'habitation), installation de 100-200 bornes de recharge sur la période 2022-2025;
- dans leurs bâtiments d'exploitation, installation de 400-500 bornes de recharge pour les véhicules de leur propre flotte et les véhicules du personnel sur la période 2022-2026;
- sur les aires de stationnement P+Rail, installation d'environ 200 bornes de recharge publiques sur la période 2023-2027.

Des aides financières fixes sont prévues pour l'infrastructure de base et pour les bornes de recharge. Des montants fixes sont possibles pour les bornes de recharge, en fonction du type et de la puissance de recharge (charge en courant continu ou alternatif), car il n'y a pas de grandes différences de prix dans ce domaine. En revanche, des montants fixes ne nous semblent pas appropriés pour l'infrastructure de base. En raison de la diversité des conditions locales, les coûts de l'infrastructure de base varient fortement d'un site à l'autre. Des aides financières fixes auraient pour conséquence de limiter l'installation de l'infrastructure nécessaire aux sites sur lesquels la mise en œuvre serait facile et à moindres frais. Là où une installation est plus onéreuse, l'offre ne serait pas réalisée alors que ce sont précisément ces sites, généralement isolés et encore mal desservis, qui auraient un besoin urgent de bornes de recharge. Les investissements dans l'infrastructure de base sont considérablement plus coûteux que les investissements dans les bornes de recharge.

Nous proposons donc que, pour le calcul des aides financières visées dans l'art. 37, al. 3, du projet de loi sur le CO<sub>2</sub>, les montants prévus pour l'infrastructure de base soient d'autant plus élevés et nous sommes favorables, en ce qui concerne l'infrastructure de base, au versement d'une contribution calculée proportionnellement au montant d'investissement effectif.

Nous vous remercions de tenir compte de la présente prise de position. Les CFF sont prêts à apporter leur soutien aux expertes et experts de l'administration fédérale dans le cadre de l'élaboration des dispositions d'exécution au sens de l'art. 37, al. 3, l'art. 37a, al. 4 et de l'art. 41a, al. 3. Pour toute question, veuillez envoyer un courriel à l'adresse [matthieu.boillat@sbb.ch](mailto:matthieu.boillat@sbb.ch).

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Vincent Ducrot  
CEO



Bernhard Meier  
Délégué Affaires publiques et régulation

Copie à:

- Guido Vasella, responsable État-major de direction, Entreprises liées à la Confédération, DETEC
- Gery Balmer, chef de division Politique, sous-directeur, OFT